

中华人民共和国交通部办公厅 編

地方航运 参考資料彙編

第一輯

目 錄

編者的話

一、中共中央交通工作部曾山部長在交通部地方

交通工作武漢座談會上的講話……………曾 山 (2)

二、多快好省地發展地方交通事業……………王首道 (7)

三、進一步打開地方交通工作大躍進的局面……………潘 琪 (13)

四、地方航運局局長張文昂同志在交通部地方交通工作

武漢座談會上的發言…………… (20)

五、深入開展以增產節約為中心的社會主義競賽做到

爭取自修、平放和協助裝卸的輪帆2051號…………… (27)

六、重慶市運輸公司實行棧槽運輸提高運效的經驗…………… (30)

七、團結一致，愛船如家，湖匯輪安全超額完成1957年

生產任務…………… (32)

八、浙江庵東運輸社組織民主查帳的經驗…………… (36)

九、四川合川樞紐港管理運輸生產的經驗…………… (38)

地方航運參考資料彙編

(第一輯)

※

中華人民共和國交通部辦公廳編

人民交通出版社出版 發行

(北京安定門外和平里)

北 京 五 三 六 工 厂 印 刷

北京市書刊出版業營業許可証第〇〇六號

※

1958年5月北京第一版

1958年5月北京第一次印刷

統一書號: 15044.9050

開本: 850×1168 1/32. 全書: 37,000字. 印數: 1—3000冊. 印張: 1½張. 定價: 0.20元

編 者 的 話

交通部为了貫徹多快好省、鼓足干劲、力爭上游的社会主义建設总路綫，促进地方交通事业的大跃进，今年四月間，在武汉召开了南方十三个省市的座談会上，明确了全党全民办交通、依靠地方、依靠群众、以普及为主的基本方針，并且交流了各地的許多先进經驗。

为了迅速推广交流全国各地在交通運輸工作中政治挂帅、发动群众、进行技术革命的各种經驗，决定汇编地方航运、地方道路和公路運輸三种内部資料，由人民交通出版社出版发行。本期特登載了中共中央交通工作部曾山部长、本部王首道部长和潘琪副部长在座談会上的发言，并刊載了武汉座談会中各地方的一些資料；今后将陸續出版若干集。对于即将召开的地方交通工作北京座談会中所交流的各种經驗，亦将相繼出刊。另外还希望各省交通運輸部門能及时供給稿件，以便全国各地能及时互通情报和交流經驗，以促进全国交通事业的大跃进。

关于本資料編輯内容和形式，还希望讀者提出意見，以便今后不断改进和充实。

中共中央交通工作部曾山部長

在交通部地方交通工作 武汉座談会上的講話

交通部举行这次地方交通座談会，是有重要意义的。这次会是在全民整风取得很大胜利和生产大跃进的形势下召开的，特别是在中央成都会議之后，全国工农业生产高潮已經形成，無論城市和乡村，都要求交通事业也来个大跃进，交通不便的山区則更为迫切。根据这一形势的需要，我們这次会議上，以整风的精神檢查了过去的工作，討論如何进行技术革命和今年工作的安排，并对今后五年、十五年交通规划交換了意見，更着重地介紹了交通工作中許多宝貴的先进經驗。如湖北省当阳县跑馬乡車子化的經驗，利川县三改五化的經驗，宋埠汽車总站为农业服务的經驗，四川省整治河道的經驗，江苏进行水运网规划的經驗，广西对汽車保养修理，福建的汽車拖带运输，以及各省市的改革民間运输工具等方面的經驗。这些都是十分宝貴的。这次会議精神的贯彻和先进經驗的推广，对促进交通运输的发展会起很大的作用。同时，我們也必須認識到，如果我們交通事业的发展不来一个大跃进，必然会因交通工作的落后而形成社会主义經濟的“狹窄地帶”，阻碍和限制生产的发展，那末我們是难以推脫責任的。因此，我們各級交通部門的領導同志，对今后加速发展水运、公路和民間等运输事业是負有特別重要而光荣的責任的。如何把交通事业搞得更好呢？我提出如下几点意見，供同志們参考：

第一、坚决地贯彻执行中央多、快、好、省，鼓足干劲，力爭上游的总路綫，这个总路綫，不仅是对工、农业生产的正确指針，同时也是交通事业上的正确指針。几年来的經驗，特別是近一、二

年来的經驗証明，要多、快、好、省，就必须反对保守思想、教条主义和經驗主义，坚决地依靠全党、全民发展交通事业，积极发展近代机械、半机械交通运输工具和充分利用已有的落后工具相结合，积极地发展国营、地方国营和运输合作社，同时，又要充分利用其他企业部門的运输力量和发展农业社的交通运输力量。只有如此全面发展，才能調动各方面的积极因素，形成交通运输大跃进，才能更好地满足工农业生产大跃进的需要。

第二、积极总结推广交通运输各个方面的发明創造和先进經驗，掀起交通方面技术革命的热潮。技术革命是一个群众运动，是广大群众更好地学习掌握技术和改革技术的运动。技术革命中既要注意物的作用，更要注意充分發揮职工的积极性、創造性，培植更多忠实于社会主义建設事业的技术人材。这次會議上介紹的許多好經驗，說明了群众的智慧是无穷的。湖北省利川县車子化經驗中所談的三十二个字是很好的。这就是：因地制宜，大胆創造，群众鉴定，逐步改进，集中优点，定型推广，群策群力，技术革命。

这一指导技术改革的經驗，不仅在改革民間运输工具，实现車子化方面起着重要作用，而且对交通运输其他方面的技术改革来说，也是有用的。如果我們能正确运用和丰富这些經驗，在交通运输方面技术改革，以及技术革命都会得到良好的效果的。

第三、进一步树立社会主义的整体观念，加强内外协作，这是做好交通运输工作的重要关键之一。务須把运输組織工作做好，使分散、流动、多样的地方交通运输，成为有組織、有計劃、有分工协作的运输整体，克服那种自流、散漫、内外互不协调的現象。同时，为了更好地协调各方面的关系，务須努力給物资部門和生产部門以及广大群众，提供便利的运输条件。我們还应积极地发展全国性的水陆联运，以利加快物资周轉，更好地为生产服务、为人民服务。

第四、地方交通企业整风問題。虽然全国整风時間不长了，但必須抓紧，坚决貫徹党中央一切有关整风的指示，整深整透，絕不可放松和疏忽。事实証明，整风搞得好的，生产事业也是最活跃。

否則，生产积极性是难以高度發揮的。我們運輸企业中整风的要求，主要就是改进領導，消除領導上的三風五氣和一切非无产階級的思想 and 作风，使領導者同群众打成一片，同吃、同住、同劳动、同学习的事例应当大大提倡。如果各級領導上能把一切束縛生产力發展的規章制度加以修改，保守的东西能够除掉，領導者又积极領導群众和依靠群众，与群众打成一片，那末，就能發揮全体交通事业人員的工作积极性和創造性。特別是木帆船合作社中，还有不少的社所有制問題还没有彻底解决，資本家、小业主和坏分子把持社内領導，旧的資本主义經營作风不能彻底改正，使運輸效能不能提高。这类社必須加强改造，以利巩固和向前发展。至于木帆船合作社发展机械、半机械運輸工具的問題，我想也应因地制宜，凡有条件發展的，当然應該积极地向机輪的前途去发展；不适宜和条件不允許的，应积极进行木帆船的整修和改良，繼續担負小河支流的運輸。否則，都盲目地制造大船，放弃支河小河運輸而挤向大江发展、会造成支流小河物資运不出来的不利局面。

第五、在整风的基础上，交通運輸企业和運輸合作社党的支部工作也必須来个大跃进。4月27日长江日报上介紹的汉口市装卸二站等单位的支部工作竞赛倡議，和汉口市委关于开展支部工作評比竞赛的指示，我认为很好，建議各地交通部門党的支部工作仿照去作。汉口市委提出的評比：支部在整风中的作用；参加生产领导生产；革命干劲；技术革新；党的政治思想工作；支委会的集体领导和統一领导；党员的作用和团结群众等項内容，我认为也是好的，各地除作参考外，还可按照自己的情况提出具体的内容。支部是党組織的細胞，是联系群众，动员組織群众实现党的路綫政策的战斗堡垒。每个支部每个党员工作的跃进，是完成交通運輸任务的保証。因此，交通企业內党的基层支部工作，也必須重視和注意。

另外，我提一下烟台汽車運輸分公司实行内外协作定时運輸的經驗。这个經驗的文件已印发給到会的同志們了。这里我只简单地說明如下几点：

1. 烟台汽車運輸分公司实行内外协作定时運輸的經驗是个好

經驗，值得各省（市）汽車運輸部門重視它，同時根據自己省（市）的特點加以正確的運用，它是能夠給各省（市）汽車運輸事業上有益的幫助的。

2. 烟台汽車運輸的經驗主要好的地方，是從實際出發，是適應汽車運輸的規律的。他們詳細地查定了三十六條公路綫和各車種運行情況。又研究了汽車時速和車站管理，改進了汽車保養制度，保證了定時出車，克服了汽車運輸中散漫、自流和效率不高的現象，從新組織車隊勞動，保證按計劃定時運行。經過逐步試行，証實了能大大地提高運輸效能，能夠克服長期不能解決的內外矛盾，使貨主、旅客、司機、調度、站務等方面皆大歡喜。目前山東全省已推廣了這個經驗。

3. 烟台汽車定時運輸經驗說明，運輸部門必須積極主動地同貨主搞好關係。摸清貨源貨流來編制車流運輸。又組織了定期的貨運平衡會議。做到第一個五日計劃的貨源100%保證，第二個五日計劃的貨源一般的可靠，第三個五日計劃的貨源也有一定的着落，不斷努力，做到定時計劃運輸。

4. 烟台汽車定時運輸工作的經驗說明，必須同地方搞好關係，接受地方黨、政的領導，更好地為地方工農業、漁業生產服務。這樣才能解決修路、養路、運輸各方面所產生的問題，使汽車運輸部門更順利地完成和超額完成自己的運輸任務。

這次會上還發了北京市運輸公司試行汽車貨運按時運輸的經驗，它是適合大、中城市汽車貨運比較好的經驗。以上兩文件，希望同志們仔細閱讀，並給本省（市）汽車運輸部門去研究，如果可行的話，應組織推廣。

最後，我個人參加這次座談會議，向到會的同志們學習了交通運輸事業上許多經驗，应当向同志們致謝。為了更好地貫徹這次會議的精神，我向到會的各省（市）交通廳（局）負責同志們建議，務須將這次會議的精神和已確定今後交通運輸事業發展的規劃等問題，向省（市）委和人民委員會詳細地匯報，爭取省（市）委和人民委員會加強對交通部門的領導，大力支持交通運輸事業的發展。

只要交通部門負責同志能經常地將交通方面的情况和問題報告省（市）委和人民委員會，我想他們一定會大力支持。比如湖北省委和省人民委員會，對全省交通事業就是大力支持的，計劃購買大量汽車，督促生產部門試制汽車，以及布置廣泛修建公路，而且領導了不少的縣和鄉實現了車子化，這就是有力的證明。希望同志們繼續發揚革命干劲，創造地運用和發展交通運輸事業，來適應和促進工農業生產大躍進的需要。

一九五八年四月二十九日

多快好省地发展地方交通事业

——迎接工農業生產大躍進的新形勢——

王首道

編者按：這篇文章是交通部王首道部長在交通部地方交通工作武漢座談會上的講話摘要

這次會議開得很好，是百花齊放的會，是促進思想解放和工作躍進的會議。大家以自己的工作實踐經驗，座談了八年來的經驗教訓，技術革命的方向，以及今後五年和十五年的遠景規劃和今年的躍進計劃，有虛有實，對於促進交通運輸事業大躍進有重要的作用。

這次會議開得也適時。再早，材料不充分，思想準備還不成熟。因為交通運輸的大發展總是隨着工、農業生產的大發展而來的。再遲，也不好。因為我們必須隨着國民經濟大躍進的新形勢，很快的跟上去，要起促進作用。

這次會議的開法也对頭。到現場開會，大家提問題、想办法，介紹典型經驗、交流經驗、共同提高，比先進、學先進、趕先進、互相挑戰、互相促進。曾山同志講了話，並且還邀請了地方黨、政領導同志和有關兄弟部門的代表參加，湖北省人委張體學省長的講話，國務院計委經委的參加，對我們會議有很大的作用，使我們能更好地打通思想，廣泛地交流經驗，互相启发促進工作，共同躍進。同時也給今後工作的密切協作創造了有利的條件。這是過去會議所無而為今後會議所值得吸取的新的經驗。在北方地區的地方交通會議也要這樣做，各省的會議也要採用這種方法。

但是，這次會議開得倉促了些，時間較緊，會上展開爭論不夠，展開批評也還不夠。這除了由於時間緊促的原因外，人多了些也是個原因。今後要把小型會和中型會結合起來開。小型會，十几

个人的会先开，然后再开中型的、百数人的会议。这样可以更好地总结經驗，便于展开爭論，便于將問題搞得更清楚、更深入。我就会議中提出的問題，发表几点意見：

一、对八年来交通建設工作的看法

过去几年来，交通运输工作，在各級党委领导下，基本上适应了生产和建設的需要，但是在五三年、五六年出现了两次全国性的运输形势紧张的局面。在常年的工作中，有时也还出现某些地区性、季节性的不平衡状态。

过去交通部的领导，主要放在水路干綫运输直属企业的改造、管理与国防有关的主要公路干綫的建設方面，当然这是必要的。但在相当长的时间内，放松了对地方交通工作的领导，不适当地强调部的领导专业化，以致机构庞大，分工过細。部的领导集团政治生活不正常，领导上有脱离群众、脱离实际的主观主义和官僚主义，因而工作上产生了非政治倾向，主要表现是：没有贯彻依靠各級党委领导和充分的群众路綫。虽然过去也曾多次说过要依靠地方党委来办好地方交通事业，但在实际工作中并没有贯彻。

过去交通建設事业中有没有两种方針呢？

我认为交通运输事业和工、农业生产建設事业一样，在毛主席多、快、好、省的方針指导下，一九五五年冬地方交通会议的方針是正确的。一九五六年交通建設是一个跃进，但个别地方发生过一些缺点。有些人因而就盲目地“反冒进”，澆冷水，以致伤害了干部和群众的积极性，影响了一九五七年交通建設的速度。

从这次整风运动和各地經驗来看，交通运输事业中，也表现有两种不同的方針：一种是强调行政管理、規章制度，强调专业化，强调集中統一和独家經營。在交通建設上强调近代化，高标准，强调政府投資建設；忽視利用当地人力、物力，忽視群众的积极性和創造性。这样就要組織龐大的工程队伍，增加各种非生产性的工程管理費用，并形成群众依靠政府出錢修路，其結果不是“多、快、好、省”而是“少、慢、差、費”。

另一种方针是“全党全民办交通”，“依靠群众勤俭办交通”。实行政治与业务相结合，行政领导和民主管理相结合；强调为工、农业生产服务，为便利人民旅行的需要服务；地方交通建设实行“地、群、普”的路线，即依靠地方党委，依靠群众，普及与提高相结合以普及为主的方针。这样做，可以动员各级党政部门，调动广大群众的积极性和创造性；可以做到“群众修路，政府支援”，可以做到多快好省地建设交通事业。

我们必须自觉地采用后一种“多快好省”的交通建设路线。

二、地方交通事业的特点和今后的发展形势与方针

一九五三年我们曾提过：地方交通事业，具有复杂、多样、分散的特点；具有行政管理、企业经营和事业管理的三种性质和任务。现在看来，这些特点和性质，基本上还是存在的，但比过去有了不同程度的变化。从政治上来看，还必须着重指出：地方交通事业，具有极大的群众性和地方性。

交通运输业办好办坏，与广大人民的生产和生活有密切关系，人民群众吃的、穿的、用的，都要通过运输。否则，不仅不能货畅其流物尽其用，而人民的生产和生活的活动也很难设想。人民生活中的“衣、食、住、行”四个字，行就是指交通而言的。这些道理就说明交通运输事业的重要性和群众性。因此，人民群众必然要关怀交通运输，而交通运输也必然应从六亿人口出发来办好这件事。群众如何来支持交通运输事业，要看我们交通运输业如何来为人民群众服务。办好办坏的标准，就在于我们为工农业生产、为生活服务的质量和程度如何。我们强调提出交通运输业的群众性，就是要用明确为谁服务的问题。何况交通运输业本身就是一个不小的群众队伍。除去铁路部门不算，仅交通系统，把近代的和古老式的运输工具的从业人员加在一起约有二百几十万；如果把从业人员的家属也计算在内，就是近千万的人口，所以，无论就交通运输业本身或是就交通运输业和国民经济的关系上来说，都具有群众性的特点。

交通運輸業的地方性，是十分明顯的。整個運輸工作的活動，不只是在幾條“綫”上，更重要的是在於廣大的“面”上，是在於連結廣大的城市、鄉村人民的生產和生活。目前，在工農業並舉，中央工業與地方工業並舉的方針和多快好省的建設社會主義的總路線下，全國已經形成一個新的生產和建設高潮。各地方的工業產值將會很快地超過農業；而原定十二年完成的農業發展綱要四十條，現在將在五年、六年、七年、八年的時間內就要完全實現了。這就必然地會給交通運輸業帶來繁重的任務。由於大量的運輸是在農村，是在初級市場和城鄉之間，也就是說，在地方上，地方交通運輸任務將更加繁重。

通過這次會議，大家對依靠地方、依靠群眾的觀點是更加明確了，這對做好地方交通工作是十分重要的。但是，在整個國民經濟中，在全國範圍內，干綫運輸卻具有更重要的作用，而干綫運輸又有賴於地方性的區間運輸為之集散。因此，干綫、干流和支綫、支流必須緊密結合。這就是我們必須面向全國加強地方交通領導管理的道理。

交通運輸企業在一定的意義上又是一種先行的企業。在交通不便的地方，這種先行性就更為明顯。它必須先走一步，為生產建設創造條件、開辟道路。因此，我們交通運輸工作者，應當有預見性，從而爭取主動性。我同意潘琪同志在預備會議上的說法：要看得清、看得準、抓得勤、抓得緊。我們要看得出國民經濟發展的趨勢，要看得那里有生產，那里有物資，群眾有那些旅行需要，那麼我們的服務對象也就在那里。既然要為工農業生產服務，又要促進工農業生產的發展。我們不僅要在政治上做促進派，而且在國民經濟的發展上同樣要使我們的工作起促進作用，不能起阻礙作用，更不能起促退作用。主動性決定於預見性；預見性取決於深入調查研究，接觸實際，了解生產和人民生活的需要。因此，我們還必須高瞻遠矚，具有全局觀點。

今後，交通運輸發展的總趨勢，必須隨着工農業生產建設的大躍進，緊接着來一個交通運輸事業的大躍進。我們初步考慮的口號是：

全党全民办交通，
技术革命大跃进，
水陆空综合发展，
运输网全国沟通。

各省要根据全国的总方针，结合本省具体条件，确定全省交通建设的方针和口号。

三、关于技术革命问题

总的方针是：实行普及与提高相结合，在普及基础上逐步提高；现代化新技术与一般技术相结合，机械化与手工业相结合。

汽车运输的发展方向——推广挂车运输，发展煤气代燃车。

搬运业的技术革命——大的城市和港口采用三輪卡車、电池万能装卸車，逐步实现搬运工作的半机械化、机械化。

农村实行車子化——消灭肩挑人背，实行以車子代背挑，逐步推行以畜力代人力，做到每户有鉄輪和木輪的手推車，用作运粮、运粪、搬运柴草等各种田间运输，大約可节省农民每年用于肩挑人背的体力劳动30~40%，最多的为60%以上。这是农村劳动生产的革命，也是运输工具技术革命的萌芽。

实行汽车修理厂下乡，逐步做到每县办一个汽车修理厂。这是技术下乡的先鋒队。

在农业机械化基础上，实行运输机械化——实行拖拉机耕种与运输的综合利用，推广拖拉机拖挂运输。

在水上，有步骤的实行木帆船机帆船化、輪駁船化。要船舶制造部門制造各种适合地方内河的先进船舶。要求制造部門制造各种新型船舶，提高水运速度，降低水运成本。

四、关于木帆船、畜力車合作社发展前途问题

由低級社轉入高級社，并应繼續保持合作社的經營方式，增加公共积累，根据具体条件，实行半机械化、机械化。

木帆船合作社应走湖南沅江合作社的道路——要贯彻民主办

社，勤儉办社。

五、加强地方交通的领导問題

加强整风、反对教条主义、經驗主义、保守主义，搞通领导思想，从领导思想解放到工作方法解放。

贯彻企业事业下放，权力下放，公路建設力量下放，中等技术学校和干部下放。扩大地方交通在地方国民經济中发展的比重和作用，以便促进全部国民經济的新高潮。

实行中央、省（区、市）专区、县各級党委分工分級管理，加强对地方交通的全面领导。国务院交通部的主要任务是加强全国规划，組織协作，政策指导，技术指导，督促檢查，总结与推广經驗。特別要根据事权下放的需要，加强专区和县兩級的交通管理机构，統一领导汽車运输、公路建設和公路养护等工作。

在請求各級党委加强对交通運輸部門的领导的同时，各交通運輸部門，必須經常的向党委报告和請示工作。

贯彻社会主义企业的經营管理制度，合理的計劃管理和經济核算制度，反对資本主义思想，反对本位主义和地方主义。加强必要的統一领导、綜合平衡和分工协作，經济部門各种行政和业务管理計劃制度，各种計劃报表，其中合理部分应加以保存；对于不合理部分，必須采取领导和发动群众相結合的方法，加以修改或廢除。并訂出适合当地情况和需要的新的規章制度，經過試驗后加以推广。对于切合实际的技术管理和技术安全、操作規程等等，并不是束縛生产发展的上层建筑，必須严格执行，不要輕易取消，要确保安全 and 生产統一的生产制度。

最后，要求到会的同志，坚决执行毛主席提出的鼓足干劲，力爭上游，多、快、好、省地建設社会主义的总路綫。各省同志回去要根据本省的具体条件进一步修訂更先进的計劃指标（十分指标），多搞措施（十二分措施），鼓足干劲（廿四分干劲），发奋图强、千方百计地动员千百万群众加快地方交通事业建設的速度，使落后的赶先进，先进的更先进。抓两头、带中間，推动交通事业全面大跃进。

进一步打开地方交通工作

大跃进的局面

潘 琪

(编者按:这是交通部潘琪副部长在交通部地方交通工作
武汉座谈会上的讲话摘要)

这次座谈会就要结束了。会议开得还及时,开得也还好。这是一次思想解放会、经验交流会、工作促进会。会议基本上达到了预期的目的。做到解放思想,大胆议论,面对现实,总结经验,互相学习,互相促进。相信各地同志一定会进一步打开地方交通工作大跃进的局面!

一、会议的收获

1. 这次会议分析和估计了工农业生产大跃进后给交通运输业带来的新形势和新任务。从农业生产一马当先,工业生产的汹涌澎湃,带起了交通运输业的新高潮,给交通运输业带来了新的形势与新的任务。

由于国民经济的高涨,运量的增长加快,这就促使交通运输业的增长必须加快了。还由于工业、农业不断的进行技术改革,对交通运输业也提出了新的要求。如拖拉机增多了,国民经济各个部门的技术革命加快了,这就促使了交通运输部门必须进行技术革新,如果只满足车子化的道路,就不能满足拖拉机的要求。

交通运输部门的职工,经过整风运动,比先进、学先进、赶先进,交通运输部门的先进经验也遍地开花。过去汽车配件制造天天说不够,而现在我们自己要生产汽车了,这是过去所不可想象的事。修路、养路,大修车日缩短的纪录日日新、时时新,大家鼓足干劲,力争上游。各级党政领导都在抓交通运输业,几乎是普遍的在抓,并且在全面的抓,这也是一个新的形势。

交通運輸業是一個物質生產部門，是物質生產在流通過程中的繼續。但它區別於工農業物質生產部門，它的產品是噸公里，本身不增加物質財富。但它對工農業生產部門來說，又是一種先行企業。農業發展，要肥料、要種子，必須要通過交通運輸送到田間，所以說它是先行的，在一定程度上，它對國民經濟、對工農業生產起促進的作用。但同時，它又必須明確為了工農業生產服務，為便利人民旅行而服務。工農業生產的發展又促進了交通運輸業的發展，工農業生產增長了，交通運輸又必須跟上去。現在我們已經處在國民經濟大躍進的新形勢前面，客觀需要與客觀條件已經完全具備，更重要的是廣大人民對發展交通運輸業已經有了普遍的積極性，所以說一個全黨全民辦交通和交通大躍進的形勢已經到來，已經在各個省市出現。

在這樣的一個新形勢下，交通運輸業要趕上頭去，才能適應躍進的需要。我們交通運輸工作者，在社會主義建設的全民大躍進中，是做促進派還是做促退派呢？要做促進派有二個標準。不僅是本身的技术經濟指標（噸公里、上繳利潤、降低成本等）要突破，更重要的在於解決工農生產運輸問題。如果交通運輸業趕不上形勢的發展，成為狹窄地帶，仍然是運不進、拉不出、过不去，即使噸公里、上繳利潤任務完成了，成本降低了，也還是不能成為促進派。現在形勢逼人，我們非做促進派不可。必須加強領導，看的清、抓的起，看的准、抓的緊。

2. 明確了全黨全民辦交通是交通運輸業貫徹實現“多、快、好、省，鼓足幹勁，力爭上游”的社會主義建設總路綫的正確方針和道路。從八年來看，建設社會主義的交通事業有兩種不同的方法和兩種不同的道路。一種方法：關門辦交通，主張一切“官辦”。不適當的強調專業化、技術性，強調組織上的垂直，強調獨家經營，依靠行政命令，先伸手向上要投資、要辦法；不適當的追求高標準，追求新設備；不適當的強調近代化、機械化。在工作上只強調片面的指標，強調為我服務，而不是首先為工農業服務。因此脫離實際，脫離群眾，脫離工農業生產，甚至於曾經在不少地方發現了

脫離當地黨委的領導，其結果不是多、快、好、省而是少、慢、差、費。

另一種方法是全黨全民辦交通。這次會議介紹了人民群眾辦交通的很多典型例子，各省都有。通過這些例子，充分說明了全黨全民辦交通之所以正確，就是因為交通運輸業是整個國民經濟的一部分，具有群眾性的特點，是同人民群眾的生產和生活分不開的，因此人民群眾已經迫切要求發展交通運輸。而發展交通運輸又必須在各級黨委的統一領導下進行全面規劃，做好工作。交通運輸部門必須依靠群眾，走群眾路線，組織一切力量，適應廣大人民群眾的要求，體會人民群眾在交通運輸上的切身痛苦，幫助他們解決困難，才能得到廣大群眾的支持。如果我們脫離群眾，那要“三改五化”就不可能。利川縣如果不走群眾路線，那就會“一改”也不能改，“一化”也不能化。全黨全民辦交通這個口號之所以正確，是因為它密切結合實際，結合生產的。利川縣汪營區“三改五化”的經驗、四川奉節縣的經驗、當陽縣跑馬鄉的經驗、麻城縣宋埠的經驗、常德韓公渡船運化的經驗，都提供了全黨全民辦交通的較完整經驗。從他們的實踐經驗證明，依靠黨委的領導、走群眾路線、依靠群眾、密切結合工農業生產，就能實現“多、快、好、省，鼓足幹勁，力爭上游”的社會主義建設的總路線。只有走這條路線，才能夠解決交通建設中的許多困難，首先是便於解決交通建設投資問題。過去我們辦交通的投資來源，它的排列次序是國家投資、地方投資、群眾自籌。現在實際經驗證明，全民辦交通的投資有四種：一是全民支援，群眾出力、出料、出錢，這是壓倒一切的投資；二是合作社和運輸合作社每年的資金積累大，他們都需要買汽車、輪船，這一部分資金肯定超過國家的投資；三是物資託運部門用預付運費等辦法的投資；四是國家投資。

其次是便於解決技術問題。全民辦交通是需要技術指導的，也需要技術專家。但是我們在專家太少的情況下，依靠群眾想辦法，開諸葛亮會議也能解決問題。跑馬鄉的經驗就是這樣，就地取人才。

從這次會議討論中，有的同志對全黨全民辦交通的方針還存在一些顧慮，這就是：怕多，寧可少管一些，不會出岔子；怕亂，大